

REVISTA DE REVISTAS

Madrid Científico.—Madrid, segunda quincena de noviembre de 1924. *La Arcadia Rusa*.

El espectro del hambre vuelve a aparecer en Rusia con caracteres pavorosos. Un país tan privilegiado como aquél, desde el punto de vista agrícola, y que desde tiempo inmemorial venía siendo el verdadero granero de Europa, vió perecer de hambre a muchos cientos de miles de personas en 1921 y apenas avance el presente invierno, parece que se repetirá la macabra función en la Arcadia bolchevique.

Cuantos escritores imparciales nos hablan de Rusia, cuentan y no acaban respecto a las «delicias» del Paraíso comunista. Todos ellos concuerdan en que el camino donde va Rusia tiene que llegar fatalmente a la Tartaria de los siglos XIII y XIV.

La pretensión de implantar en los campos, por el terror, el comunismo integral, ha resultado utópica, y aun cuando en vista del fracaso de semejante política, el Gobierno soviético haya cedido de su primitiva intransigencia, y reconocido a los campesinos el derecho de propiedad sobre los productos de la tierra que labren, ya el daño estaba hecho, y el mal había adquirido unas proporciones contra las cuales parecen inútiles los remedios. La superficie cultivada que en 1916 era 80 millones de *deciatinas* (hectáreas), descendió en 1922 a 49, a pesar de fusilar los soviets a diestro y siniestro, a los que abandonaban el cultivo de los campos.

Tocante el rendimiento medio por unidad superficial (*deciaticas*) en *pouds* (el *pouds*=16 kilogramos), que en 1916 fué 56 *pouds*, en 1920, descendió a 26. Y lo raro es que no bajara de ese límite, porque no se explica que hubiera quien sembrara para que cogiera el Gobierno. Este año, al decir de la Prensa soviética, la mitad de la población agrícola, por lo menos, está condenada al hambre. Donde ésta se teme que haga mayores estragos es en las regiones o gobiernos de Saratoff, Samara, Simbirsk, Tzaritsine, Astrakán, Donetz Odesa Poltava y Ekaterinoslav. El precio de los granos, pese a todas las comunicaciones oficiales, aumenta por días, y casi en la misma proporción decrece el valor del ganado, que se muere de hambre por falta de forraje. En el mercado de Kamychine, vale hoy una oveja 3 rublos, una vaca 15 o 20, y un caballo, 25 o 30. Las emigraciones en masa han empezado en las regiones azotadas por el hambre; mas aquellos otros lugares que iban escapando, mejor o peor, de la miseria, temen que la inundación de hambrientos las arrastre en la catástrofe, y se oponen, por todos los medios, a esas inmigraciones pavorosas. El Gobierno, a su vez, quiere dificultar estos éxodos, mas no hay medio de sujetar a los pueblos hambrientos, ni aun con la amenaza de los más severos castigos. En los Gobiernos de Astrakán y de Tzaritsine, los aldeanos han asesinado a los fun-

cionarios soviéticos, que fueron de Moúcou predicándoles paciencia y calma. A pesar de que muchos depósitos de granos están guardados por destacamentos militares, las multitudes hambrientas los asaltan y saquean, prefiriendo morir de una vez a irse extinguiendo lentamente. Varios regimientos de cosacos se han negado a disparar contra las muchedumbres famélicas, y ello ha traído nuevas preocupaciones a las muchas que pesan sobre el Gobierno de Moscou.

Según estadísticas de la propia Prensa soviética, la maquinaria agrícola ha desaparecido casi en absoluto, y lo mismo ocurre con el ganado mular, caballar y vacuno, que se utilizaba para labrar y estercolar las tierras. Como dato elocuente citaremos que en 1916 había en Rusia 80.000.000 de ovejas, y hoy apenas si quedan 10 millones. La falta de labor y de abonos va convirtiendo tierras que eran sumamente ricas y fértiles en verdaderas estepas. Unos años más de régimen bolcheviquei y Rusia entera volverá a ser la Tartaria del siglo XII o XIII, esclava de un Gengis-Klan comunista.

Hemos visto el estado de una ruina en que se encuentra la agricultura, y sin embargo, tal es la única fuente de ingresos del Gobierno de los soviets. Cegadas todas las fuentes de riqueza, todas las correas han de salir de ese cuero. El Estado soviético, para poder vivir, ha de estrujar al campesino y al aldeano, como no lo estrujó jamás ningún Gobierno del antiguo régimen. Hay regiones en que el Fisco comunista arrambla en la mitad de los granos que, en los meses de recolección, se miden en las eras...

Entre las requisas (*prodrazverstka*) del Ejército rojo, y los impuestos en especie (*produalog*) el pobre campesino se ve reducido a la más espantosa indigencia, sin que le quede ni aun el derecho de protesta, pues inmediatamente aparece la terrible Tchéca para exterminar a los quejosos, ya que quien se queje del régimen soviético, por el mero hecho de quejarse, es un mencheviquei, un reaccionario, un especulador, un zarista, un traidor a la Patria...

Sobre las famosas «tierras negras», ayer las más fértiles del mundo, las que por hectárea producían más trigo en todo el orbe, el pobre pueblo ruso perece de hambre. En cierto modo se ha retrocedido a la época de las cavernas, y tan es así, que durante el hambre de 1921, se dió el caso de padres que descuartizaron a un hijo para repartir sus restos entre la familia hambrienta.

Y en estas condiciones no titubea el Gobierno moscovita en exportar cereales, arrancados casi a viva fuerza a los súbditos, para con su importe subvenir a los servicios oficiales, entre los cuales figura en lugar preeminente el de cultivar y exportar ideas revolucionarias. El «sálvense los principios, aunque perezcan las colonias»—de nuestros abuelos—, lo han elevado al cuadrado, o reforzado, los fabricantes de la tercera Internacional, procurando propagar por todo el mundo los frutos de su monstruoso engendro, aunque perezca Rusia.

El Comisario de Finanzas, Sokolnikoff, ha hecho, recientemente, a este propósito, una declaración, o confesión, muy interesante (*Vie économique*, num 218). «Nuestro Presupuesto—ha dicho en un discurso, defendiendo su gestión ante los funcionarios de la Hacienda soviética se ha fijado en el presente año en 1.800 millones de rublos, y si a eso se unen los gastos en oro que hacemos en el extranjero, llegamos a un Presupuesto total de 2.000 millones de rublos». Es decir, que según confesión del Gobierno de los soviets, Rusia gasta al año 200 millones de rublos oro en exportar revolución comunista. ¿Qué ramalazo alcanzará a nuestra península de ese ciclón soviético? Algo llegará, sin duda,

pero no debe ser de gran cosa, porque años atrás, cuando los rusos hicieron entre nosotros activa propaganda revolucionaria, parece ser que salieron profundamente chasqueados y asqueados, diciendo que los elementos revolucionarios españoles eran lo último de lo último, en cuanto a falta de formalidad, y a sobra de «instinto de conservación». Mientras los agentes rusos tuvieron pasta a mano, se les agasajó mucho y se les hizo creer que una buena mañana iba a amanecer convertida la calle Alcalá en la Nevski, el Palacio Real en el Kremlin, y el Manzanares en el Neva. Ellos, nuestros ardientes revolucionarios, con el auxilio de la tercera Internacional, no iban a dejar en pie títere con cabeza, no vivo un solo Protopopoff celtibero. Mas cuando se terminaron los fondos moscovitas, los zapadores de Lenine se encontraron, ¡ay! con que la tertulia comunista se había deshecho como un puñado de moscas, y sus mercedes soviéticas se vieron y se desearon para no tener que ganar a pie las fronteras. Aquello acabó en forma de sainete, más en los últimos tiempos parece que la cosa ha cambiado, y que ha llegado a preocupar seriamente a los Gobiernos de los pueblos civilizados el poder de expansión de las ideas soviéticas. Los Estados Unidos que tantos millones dieron en 1921, para conjurar el hambre, dicen que jamás volverán a acudir en auxilio a Rusia, con ningún motivo ni pretexto, porque el dinero que ellos dieron entonces, con el fin humanitario de salvar vidas humanas, lo confiscaron los soviets, y ese mismo dinero volvió a los Estados Unidos para fomentar la revolución social. Los Estados Unidos no quieren con Rusia tratos ni contratos, y dicen que castigarán con mano dura cualquier extramitación, de los «agentes comerciales del Gobierno de Moscou».

Respecto a Inglaterra, la caída del Gabinete Mac Donald, y el subsiguiente cambio de política en sentido conservador, no ha tenido otro origen que el Tratado o pacto anglo-ruso entre Mac Donald y los Soviets (8 de agosto de 1924), pues parece ser que la diplomacia bolchevique había arrancado al primer ministro inglés la cuasi promesa de una conferencia bolchevique-laborista, donde se acordase el desarme general. El Empréstito que los Soviets acariciaban levantar en Inglaterra, empréstito que ya tenían por seguro, y que según su prensa «era una victoria del comunismo sobre la nación donde el capitalismo tenía más fuertes raíces», también se desvaneció como humo con la caída de Mac Donald, y desahuciados por Inglaterra acuden ahora los Soviets a Francia por dinero, en la esperanza, a nuestro entender, muy problemática, de ser más afortunados.

Alemania, que tiene más motivos que ningún otro país para conocer el estado actual de Rusia, y que en el Tratado de Rapallo, cuyas cláusulas han permanecido secretas, buscó fuertes entronques con su vecina, acaso más que por nada por amenazar a Europa con inclinarse en trance de muerte al comunismo, ha retrocedido en su empeño, y renunciado a las biendanzas que le ofrecía el mercado ruso, perdonando el bollo comercial por el coscorrón comunista.

Todos los países civilizados, en suma, que estos años atrás, buscaron contacto con Rusia, han desistido de sus propósitos comerciales, y en la diplomacia europea y americana se dibuja ya, marcadamente, el principio de una especie de bloqueo antisoviético, considerando como sumamente peligroso todo intento de aproximación hacia dicho país.

Unión Ibero Americana.—Madrid, octubre de 1924). *Travesía del Atlántico en globo dirigible*. Un avión alemán acaba de realizarla.

El 18 de diciembre de 1913,—antes de la guerra europea—, don Enrique Sanchís, Ingeniero español de Caminos, Canales y Puertos, ya por desventura fallecido, disertó en la *Unión Ibero-Americana* sobre el tema «Travesía del Atlántico en globo dirigible». El número de nuestra Revista del citado mes y año publicó dicha conferencia. De ella transcribimos los siguientes párrafos, honrando así la memoria del malogrado autor:

«Bajo la alta dirección del Coronel D. Pedro Vives (hoy General Subsecretario del Ministerio de Fomento) se ha formado una plantilla de pilotos de dirigibles que han adquirido conocimientos que nada tienen que envidiar a los que poseen en el extranjero. Ellos han inventado nuevos aparatos para medir la velocidad de un dirigible, como son el telémetro del Comandante señor Rojas y el cinemómetro del Capitán señor Kindelán. Ellos han descubierto nuevos sistemas de hacer el punto, como los del Capitán señor Herrera, que sirven hoy de norma en el extranjero. Ellos han escrito obras en que demuestran su pericia en la nueva ciencia.

«Estos pilotos son, pues, segura garantía de éxito para cruzar el Atlántico, y lo que falta únicamente es darles el útil, el dirigible que ha de conducirles a la conquista progresiva de los caminos del aire.

«Independientemente de nuestra proyectada travesía, urge también dotar a la aeronáutica militar de dirigibles modernos, que a poca costa infunden al enemigo tal pánico en mar y en tierra, que alguien ha dicho de ellos «son los acozados de las naciones pobres».

«Desde luego, pues, se ve la trascendencia del problema y la urgencia de llevarlo a la práctica.

«Urge, no sólo por ver si llegamos a tiempo de ser los primeros que unamos a América por el aire, ya que lo fuimos por mar, sino que a poca costa alcanzaría tanto renombre en el mundo este hecho, que nuestro genio, hoy latente y como descansando de antiguas grandezas, renacería poderoso y nos haría ocupar la plaza que por derecho propio nos corresponde en la obra civilizadora de la humanidad.

«Urge, porque aunque no se realice esta gran aventura nacional, y otros países más ricos, adelantados y poderosos que nosotros la consigan antes, nosotros debemos prepararnos a no dejarnos arrebatarse para siempre los lazos de unión, de Raza y origen que tenemos en América, y estos lazos se aflojarán y romperán tanto más cuanto más atraso y decaimiento vean en nosotros los españoles del otro lado del Atlántico.

«Hay, pues, que emprender esta obra de ingeniería moderna en seguida, sin reparar en sacrificio, con deseo vehemente de llegar los primeros, pero con la resignación fría, si no lo conseguimos, de mejorar y saber aprovechar las condiciones únicas que reúnen para siempre los caminos del aire de España a América.

* * *

Siguiendo la *Unión Ibero-Americana* con toda la atención de que es digno problema tan trascendental, el del viaje aéreo a través del Atlántico, en el número de su Revista correspondiente al mes de abril de 1922 publicó íntegramente y con grabados (páginas 61 a 74) la notable conferencia pronunciada

entonces en la Real Sociedad Geográfica de Madrid por el Comandante de Ingenieros español, prestigioso aeronauta, don Emilio Herrera.

Comenzaba la conferencia del señor Herrera manifestando: «Hace próximamente dos años que S. M. el Rey me honró encomendándome el estudio del mejor modo de realizar una grandiosa idea suya: la de establecer una comunicación aérea entre España y los países hispanoamericanos que, acortando las distancias, favoreciese el mutuo engrandecimiento de nuestra Patria y del resto del mundo que habla español.

«Efectuado este estudio, llegué al convencimiento de que la idea de Su Majestad era perfectamente realizable con los progresos actuales de la aeronáutica: propuse, como solución, una línea de dirigibles entre España y la Argentina, y entregué el anteproyecto, que mereció la aprobación de su Majestad». Daba después detallada cuenta técnica y económica de su proyecto y terminaba: «Como se ve, esta empresa es técnica y económicamente realizable, y su implantación habría de ser la base en que se acechara una extensa red de comunicaciones aéreas que enlazara a todas las naciones hispanoamericanas con España y las demás naciones de Europa.

«Para ello, la línea Sevilla-Buenos Aires sería complementada con una auxiliar de Sevilla-Génova que facilitará la comunicación de América con Italia a través de España, pues con las naciones de la Europa occidental hay comunicación ferroviaria suficientemente rápida desde Sevilla. Al mismo tiempo se establecería la línea aérea Sevilla-Cuba-América Central-Chile, que nos uniría a las naciones de la costa del Pacífico, y otra de Pernambuco a la América Central por la costa N. E. de América del Sur.

«España, al realizar esta empresa, cumpliría, no solamente un gran beneficio para ella, sino un eneludible deber de su historia y de su situación geográfica. Nuestra Patria, que donde quiera que ha extendido su influencia ha impreso el carácter caballeroso e independiente de sus hijos, no ha sabido nunca ser creadora de pueblos sometidos, pero ha sido creadora de naciones independientes, legítimas hijas suyas por naturaleza y por carácter. Estas naciones, engendradas en países que la iniciativa de los gloriosos Monarcas hispanos sacó a luz del mundo civilizado, esperan y tienen derecho a que sea su Madre Patria la nación que haga afluir a ellas las nuevas corrientes del progreso; la iniciativa regia vuelve a impulsar la idea como en los tiempos más brillantes de nuestra historia; contamos para realizarla con el auxilio de los hombres más expertos del mundo; las demás naciones observan con interés y simpatía el resultado de nuestro intento, y este intento podrá convertirse en espléndida realidad si consiguiéramos transmitir nuestro entusiasmo y nuestra confianza a aquellos afortunados compatriotas que pueden pronunciar la palabra definitiva: ¡Hágase!»

* * *

A las seis y quince minutos de la mañana del 432 aniversario de la arribada al continente colombino de las carabelas españolas, capitaneadas por el insigne Cristóbal Colón, un gran avión, dirigible tipo Zeppelin, se elevó majestuoso en el puerto aéreo alemán de Friedrichschafen para cruzar el Atlántico.

A las treinta horas de vuelo había recorrido el «Z-R-3» la mitad del trayecto; a las diez menos cinco minutos de la mañana del día 15 de octubre aterrizaba, gallardo y triunfador, en Lakehurst (Estados Unidos).

El mundo entero ha seguido con el más vivo interés viaje tan trascendental (independientemente del aspecto político internacional en relación con el Tratado de Versalles), por ser hazaña que ha sobrepujado con mucho a cuanto hasta el presente, en orden a la aviación, se había efectuado.

He aquí, según vemos en un número de la Revista madrileña *Vida Marítima*, las características principales del «Z-R-3»: longitud, 200 metros; diámetro, 28; altura, 31; las cuadernas están separadas 15 metros. Su capacidad total de gas es de 70.000 metros cúbicos e irá lleno con hidrógeno. Sus motores son cinco Maybach, de 12 cilindros, de 400 HP. de potencia, que dan 1.500 revoluciones, haciendo su enlace con las hélices, no por engranajes, sino por aire comprimido.

En una barquilla, unida rígidamente a la proa de la quilla, va el salón para viajeros, en que caben cómodamente 20, en departamentos con camas. Amplias ventanas permitirán disfrutar del paisaje. Una estación de telegrafía sin hilos permitirá emplear ondas desde 500 a 3000 metros, con alcances para telégrafo de 2.700 kilómetros y para teléfono de 570 kilómetros, con lo cual podrá haber conciertos de *broadcasting* a bordo.

El peso total sin gas será de 87.300 kilogramos, descontados los motores y tanques 28.200 kilogramos y el de éstos, 13.100 kilogramos, restan para el peso útil unas 40 toneladas.

Con su carga normal de 21 toneladas de gasolina y 2,5 de grasas puede llevar más de 15 toneladas de carga y correo.

Las velocidades varían de 130 kilómetros por hora a plena marcha a 100 kilómetros, usando tres motores.

* * *

Vayan nuestro aplauso caluroso y nuestros efusivos y entusiastas plácemes a quienes surcando el aire demostraron prácticamente la posibilidad de rápida, segura y directa comunicación de Europa y América, y nuestros votos porque, aprovechando la enseñanza, España establezca cuanto antes la línea de navegación aérea Sevilla-Buenos Aires, en que tantas esperanzas se cifran.